



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 230 ]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 29, 2001/भाद्र 7, 1923

No. 230]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 29, 2001/BHADRA 7, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 अगस्त, 2001

सं. टीएएमपी/19/2001-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 की 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार न्यू मंगलूर पत्तन न्यास के पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामकार (आरसीएचडब्ल्यू) विंग की सेवाओं पर लागू लेवी की दरों के (1 नवंबर 2000 से पूर्व प्रभाव से) संशोधन के प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं. ० टीएएमपी/19/2001एनएमपीटी

न्यू मंगलूर पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(दिनांक 9 अगस्त 2001 को पारित)

यह मामला न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगार (आरसीएचडब्ल्यू) विंग की सेवाओं पर लागू लेवी की दरों के (1 नवंबर 2000 से पूर्व प्रभाव से) संशोधन के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) एनएमपीटी ने औद्योगिक विवाद अधिनियम की धारा 12(3) के अधीन हुए समझौते के अनुरागर 1990 में गोदी कामगारों का प्रबंध अपने हाथ में लिया था और 'न्यू मंगलूर पत्तन' कार्गा प्रहस्तन कामगार (रोजगार का विनियमन रकीम), 1990 नामक रकीम बनाई थी जिसके अंतर्गत आरसीएचडब्ल्यू विंग एक पृथक हैसियत से काम कर रहा था क्योंकि इस प्रयोजन रकीम का स्वतः व्यवहार्य स्कीन बनाना था ।
- (ii) बाद में सरकार ने एनएमपीटी को आरसीएचडब्ल्यू विंग के लेखों का पत्तन न्यास के लेखों के साथ विलय करने का निदेश दिया, और तदनुसार सरकार की स्वीकृति से पृथक लेवी दरे 1996 में (15 मार्च 1990 से पूर्व प्रभाव से) लागू की गई थी ।
- (iii) 1 जनवरी, 1998 से गोदी कामगारों के लिए संशोधित दरे लागू होने से लेवी और मजदूरी की तथा संशोधित मजदूरी पर लेवी की भी बकाया राशि पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा देय हो गई । परंतु प्रयोक्ताओं ने निम्नलिखित कारणों से लेवी का भुगतान करने का विरोध किया ।
  - (क) संशोधित पिछली मजदूरी के लिए देय राशि का पहले ही समाप्त हो चुकी उनकी संविदाओं में कोई प्रावधान नहीं किया गया था ।
  - (ख) एनएमपीटी में सामान्य कार्गा का यातायात कम हो गया है ।
  - (ग) पत्तन लेवी संशोधन से लाभ कमाने की अपेक्षा नहीं की जाती ।

2.2 एनएमपीटी ने पत्तन प्रयोक्ताओं से फिर से इस मामले पर चर्चा की है और लेवी की मात्रा के वर्तमान स्तर को निम्नलिखित अनुसार कम करने का प्रस्ताव किया है :-

- (i) लेवी की दरों में कमी के संशोधन का प्रस्ताव वेतन से संशोधन के कारण मूल मजदूरी में वृद्धि होने से पड़े अतिरिक्त भार को कम करने के लिए है और इसीलिए इससे वित्तीय स्थिति पर कोई खास प्रभाव नहीं पड़ेगा ।
- (ii) गोदी कामगारों को दी गई सुविधाओं पर खर्च हुई वारस्तविक लागत की गणना लेवी की संशोधित दरों की कार्यप्रणाली में नहीं की गई थी ।
- (iii) कार्गा प्रहस्तन कामगारों की सेवाओं को प्रहस्तन किए गए सामान्य कार्गा की घाटभाड़ा आय से प्रति संबंधित दी जा रही है ।

(iv) एनएमपीटी द्वारा अनुमोदनार्थ प्रस्तावित लेवी की संशोधित दरें और वर्तमान दरें इस प्रकार हैं :-

क्र.सं.	विवरण	संबंधित कामगार की मूल मजदूरी पर लेवी का प्रतिशत	
		वर्तमान	प्रस्तावित
(i)	केवल समस्त कंटेनर बंद कार्गो	250%	200%
(ii)	8 या उससे अधिक हैच कामगारों के सभी दल तथा उनके तदनुरूपी कार्गो उतारने/लादने के तटीय दल	375%	200%
(iii)	8 से कम हैच कामगारों के अन्य सभी दल और उनके तदनुरूपी तटीय दल	450%	250%
(iv)	पत्तन में अन्य सभी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन जैसे ट्रांजिट शेड, स्टैक यार्ड, खुले स्टैक यार्ड आदि से कार्गो उतारना	450%	250%

नोट :

उपर्युक्त दरों पर लेवी कामगार द्वारा अर्जित वास्तविक मजदूरी तथा मौजूदा समझौते/स्कीम के संबंधित खंडों के अनुसार परिकलित तथा लाइसेंस प्राप्त स्टीवडोर द्वारा एनएमपीटी को देय प्रोत्साहन मजदूरी के अलाया है।

**2.3** लेवी की संशोधित दरों का अनुमोदन एनएमपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अपनी 21 नवंबर, 2000 को हुई बैठक में किया गया था। बोर्ड ने लेवी में प्रस्तावित कमी को अधिसूचित किए जाने तक वर्तमान स्तर पर (अर्थात् पूर्व संशोधित मजदूरी ढांचे पर) दल लागत को बनाए रखने की सीमा तक श्रम लेवी में छूट देने का भी निर्णय किया था।

**2.4** इस परिक्षय में, एनएमपीटी ने उपर्युक्त पैरा 2.2(iv) के अंतर्गत प्रस्तावित लेवी को 1 नवंबर, 2000 से पूर्व प्रभाव से अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

**3.1** प्रस्ताव की एक प्रति पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधिक संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों हेतु परिचालित की गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

### न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर एसोसिएशन (एएनएमपीएस)

- (i) उन्हे एनएमपीटी के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि यह प्रस्ताव उन्हीं के परामर्श से तैयार किया गया था।
- (ii) उन्होंने प्रवध गान गे कमी, वास्तविक उत्पादन के आँकड़ों में वृद्धि और पत्तन में अतिरिक्त श्रमिकों के मामले का समाधान करने के लिए अनिवार्य सेवानिवृत्ति रक्षीम के कार्यान्वयन जैसे कुछ संबंधित मुद्दों पर अपने अभिमत संयुक्त सुनवाई में अभिव्यक्त करने की इच्छा व्यक्त की है।

### न्यू मंगलूर पत्तन समाशोधन एवं अग्रेषण एजेंट एसोसिएशन (एनएमपीसीएफएए)

उन्होंने एएनएमपीएस के अभिमतों का ही समर्थन किया है।

### केनरा वाणिज्य एवं उद्योग भेड़ल (केसीसीआई)

- (i) लेवी की संकल्पना बिल्कुल भी ठीक नहीं होगी ; इसके बजाय पत्तन को यातायात अधिक बढ़ाने की दिशा में कार्य करना चाहिए और इस संबंध में नई-नई स्वावलंबी योजनाएं बनानी चाहिए ।
- (ii) एनएमपीटी में सामान्य कार्गो का प्रहस्तन मात्रा की दृष्टि से काफी निराशाजनक है अतः पत्तन को आरसीएचडब्ल्यू विंग के खर्च को नियंत्रित करना चाहिए और इसे कम करके आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य स्तर तक लाना चाहिए ।
- (iii) अनुत्पादक रोजगार के अवसरों से बचा जाए और निगमीकरण का मार्ग प्रशस्त किया जाए ।
- (iv) आरसीएचडब्ल्यू विंग पर हुए खर्च का ब्यौरा नहीं दिया गया है और प्रस्तावित लेवी के समर्थन में केवल घाटा दिखा दिया गया है ।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्मेट में लागत/वित्तीय विवरण प्रस्तुत किया जाए जिससे सभी संबंधित प्रतिनिधियों को सामान्य कार्गो से प्राप्त होने वाले घाटभाड़ा आय से गोदी कामगारों की सेवाओं की प्रति सब्सिडी की जानकारी मिल सके ।
- (vi) श्रम शक्ति को घटाने और उत्पादकता को बढ़ाने के प्रयास किए जाएं । आरसीएचडब्ल्यू विंग के उम्रदराज और शारीरिक दृष्टि से अशक्त कामगारों को स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति स्कीम लागू करके या यदि आवश्यकता पड़े तो अनिवार्य सेवानिवृत्ति स्कीम लागू करके हटाया जाए ।
- (vii) मशीनीकृत प्रचालनों के शुरू होने से उत्पादकता में हुई वृद्धि के परिणामस्वरूप 1980 में निर्धारित आंकड़ा स्तरों में संशोधन किया जाए । पत्तनों को आरसीएचडब्ल्यू विंग की यूनियन और कामगारों को समझाकर वास्तविक उत्पादकता से संबद्ध वेतनमानों का परिकलन करना चाहिए । उन्हें बदलती हुई स्थितियों और वेतन ढांचे को युक्तिसंगत बनाए जाने की आवश्यकता से भी अवगत कराया जाना चाहिए ।
- (viii) फिजूल खर्च तथा अनापेक्षित नई परियोजनाओं, जैसे- नये प्रशासनिक भवन के निर्माण की परियोजना के बजाय, राशि का उपयोग इस व्यापार में लगे नये उदामों को प्रोत्साहन और सब्सिडी देकर यातायात को बढ़ाने के लिए किया जा सकता है ।
- (ix) वर्तमान बाजार परिप्रेक्ष्य में, व्यापार एवं उद्योग आरसीएचडब्ल्यू विंग की लेवी में किसी वृद्धि को सहन नहीं कर पाएंगे ।

3.2 पत्तन प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियाँ प्रतिपुष्टि (फीडबैक) सूचना के रूप में एनएमपीटी को भेजी गई । एनएमपीटी ने पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त अभिमतों पर कोई टिप्पणी नहीं की ।

4.1 इस मामले में 7 अप्रैल 2001 को एनएमपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में इस मामले पर एनएमपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ ही चर्चा की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

### न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी)

- (i) प्रति सब्सिडी तो हम भी नहीं चाहते लेकिन प्रति सब्सिडी धीरे-धीरे ही समाप्त की जा सकती है।
- (ii) आरसीएचडब्ल्यू विंग का काम पूरा हो चुका है । हमारी प्रबंधशीलता सीमित है । परंतु हमने लेवी में कमी करने का प्रस्ताव किया है ।
- (iii) नियमित कामगारों को प्रतिमाह 2.75 दिन काम मिलता है परंतु सभी कामगारों को भुगतान किया जाना है ।
- (iv) उत्पादकता में वृद्धि हुई है अतः प्रयोक्ताओं को शिकायत करने की आवश्यकता नहीं है ।
- (v) हो सकता है, छद्म (गोस्ट)/बदली कामगार भी हों लेकिन हमें इसकी जानकारी नहीं है ।
- (vi) लेवी बंद करना संभव नहीं है, अन्यथा घाटभाड़े में 30% की और वृद्धि करनी पड़ेगी ।
- (vii) आरसीएचडब्ल्यू में सभी श्रमिक हमारे हैं । मजदूरी लेखे में अन्य कोई प्रचालन व्यय नहीं है ।

- (viii) प्रशुल्क के लिए आंकड़ों में परिवर्तन कैसे संभव है ? लागत तब भी वही रहेगी ।
- (ix) आंकड़ों का संशोधन करने से काम पूरी तरह ठप हो जाएगा । सरकार ने वेतनभानों की समीक्षा करने के लिए निर्णायक पहले ही नियुक्त कर दिया है । हमें उनकी रिपोर्ट का इंतजार है ।
- (x) सरकार ने योजना रकीम में नये कार्यालय भवन के निर्माण की योजना को पहले ही अनुमोदित कर दिया है । अतः इसमें कोई खेद्धाचारिता नहीं है । अभी इस परियोजना की संविदा नहीं दी गई है अतः इसकी लागत को हमने अपनी संगणना में शामिल नहीं किया है ।

### केनरा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई)

- (i) 'जितना यातायात सहन कर सकता है ' के स्थान पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रचारित 'दूसरी कीमत निर्धारण व्यवस्था' होना चाहिए ।
- (ii) डीआरडीओ की रिपोर्ट में की गई सिफारिशों पर विशेषकर 'अतिरिक्त श्रमिक' कम करने की सिफारिश पर बिल्कुल भी विचार नहीं किया गया है, डीआरडीओ ने स्वयं उन्हें 'गोर्स्ट कामगार' कहा है ।
- (iii) हम इस बात से सहमत हैं कि उत्पादकता में 10 गुणा वृद्धि हुई है । परंतु आंकड़े वही हैं । यही बात समस्त समस्याओं की जड़ है ।

### न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर संघ

- (i) श्रम प्रबंध स्तर बहुत अधिक हैं । इनका निर्धारण 20 वर्ष पहले किया गया था अतः इन्हें संशोधित करना आवश्यक है ।
- (ii) आँकड़े भी बहुत पुराने और कम हैं । आंकड़ों में विशेषकर मशीनों द्वारा प्रहसित कार्गो के लिए वृद्धि की जानी चाहिए ।
- (iii) पत्तन की श्रमिक दल लागत बहुत अधिक है । प्राइवेट श्रम लागत पांच गुण सस्ती हैं ।

4.2 संयुक्त सुनवाई में केसीसीआई और न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर संघ ने और भी लिखित निवेदन प्रस्तुत किए जिनका संक्षिप्त सार इस प्रकार है :-

### केनरा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (केसीसीआई)

- (i) आर्थिक उदारता और आर्थिक सुधार नीति के चलते लेवी शब्द नहीं रहना चाहिए ।
- (ii) लेवी से प्रति सब्सिडी को बढ़ावा मिलता है जो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के मूल सिद्धांतों के विरुद्ध है ।
- (iii) लेवी का निर्धारण (i) रोस्टर में दर्ज सभी कामगारों को न्यूनतम गारंटित मजदूरी ; और (ii) पत्तन पर सामान्य एवं थोक कार्गो के प्रहस्तान की मात्रा पर निर्भर करता है । आरसीएचडब्ल्यू विंग से होने वाली कुल आय में सामान्य और थोक कार्गो के यातायात में कमी होने से कमी आएगी । इसीलिए लेवी में वृद्धि की गई है जिससे इस घाटे को पूरा किया जा सके । इस कुचक्र को तोड़ना होगा ।
- (iv) रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन (डीआरडीओ) ने 1995 में जब बर्थ सं0 1 से 7 तक बर्थ की अधिभोग स्थिति 61% थी, कार्गो का प्रहस्तान करने वाले कामगारों में 39% की कमी करने की सिफारिश की थी । वर्तमान में इन बर्थों की अधिभोग स्थिति 30% से भी कम है अतः अतिरिक्त श्रमिकों की संख्या को कम किया जाना चाहिए ।

एनएमपीटी की वेतनपंजी में दर्ज कामगारों के स्थान पर 'बदली' कामगारों को लगाया गया है जो छद्म (गोस्ट)/ गतिशील (स्पीड) पूँजी को भड़काते हैं अतः उन्हे वेतनपंजी से हटाया जाना चाहिए । इन कामगारों के पत्तन में प्रवेश व्यवस्था की कड़ी मानीटरिंग होनी चाहिए । इसे फोटो पहचान पत्र द्वारा नियंत्रित किया जा सकता है ।

- (v) गतिशील (स्पीड) पूँजी के खतरे को रोकने के लिए कार्गो का प्रहस्तन करने वाले कामगारों में अनुशासन की भावना पैदा करने के उपाय किए जाएं । कम संख्या में, अनुशासित और समर्पित कार्गो प्रहस्तन श्रमिक शक्ति से उत्पादकता बढ़ेगी और परिणामस्वरूप पत्तन में अधिक कार्गो का यातायात होगा ।
- (vi) वर्तमान में अनुशासन, आंकड़ा आधार, प्रोत्साहन, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति, लेवी आदि से संबंधित सभी निर्णय पत्तन द्वारा (स्टीवडोरों) से कोई परामर्श लिए बिना लिए जाते हैं । चूंकि स्टीवडोर कामगारों से काम लेते हैं अतः कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रशासन में उनकी सक्रिय भागीदारी होनी चाहिए ।
- (vii) उन्होंने अपनी पूर्व मे कही गई बातों को ही दुहराया है और इस बात पर जोर दिया है कि आंकड़ा सामग्री में संशोधन किया जाना चाहिए ।

### न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर एसोसिएशन

- (i) उन्होंने संयुक्त सुनवाई में कही गई बातों को दुहराने के साथ-साथ इस बात पर भी जोर दिया है कि आवश्यकता इस बात की है कि अधिक आयु के/उम्रदराज, बीमार और अनुपस्थित रहने वाले कामगारों की समुचित चिकित्सा जॉच की जाए और अनिवार्य सेवानिवृत्ति स्कीम लागू की जाए ।

5.1 संयुक्त सुनवाई मे एनएमपीटी से अनुरोध किया गया कि वह आरसीएचडब्ल्यू की कानूनी स्थिति तथा प्रशासनिक एवं लेखा व्यवस्थाओं के संबंध में विस्तृत नोट प्रस्तुत करे और पूर्व कामगारों की समस्या पर सक्षिप्त नोट प्रस्तुत करे । एनएमपीटी ने इस संबंध में निम्नलिखित ब्योरा प्रस्तुत किया है :-

- (i) लेवी की वसूली श्रमिकों की कम तैनाती, प्रशासनिक उपरिव्यय की पूर्ति तथा कामगारों को अन्य लाभ देने के लिए की जा रही है ।
- (ii) आरसीएचडब्ल्यू विंग के बनने से भी पहले से मौजूद इस लेवी को स्टीवडोर के निजी प्रबंधन से लिया गया था । स्कीम को वित्तीय दृष्टि से स्वावलंबी बनाने के लिए पहले से लागू सभी शर्तों को जारी रखा गया ।
- (iii) लेवी को भारत सरकार, तथा कर्नाटक के महालेखाकार ने भी मान्यता दी हुई है ।
- (iv) आरसीएचडब्ल्यू विंग की स्थिति और उसकी अधिसूचना जारी करने की आवश्यकता के बारे मे 25 जुलाई, 1995 को बेगलूर में हुई बैठक में चर्चा की गई । इस बैठक मे भूतल परिवहन गंत्रालय, महालेखाकार (कर्नाटक) तथा एनएमपीटी के प्रतिनिधि उपस्थित थे । इस बैठक मे निम्नलिखित मुख्य बातों पर चर्चा की गई और निर्णय लिया गया :-

(क) आरसीएचडब्ल्यू विंग के सेवा शर्ते औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 12(3) के अनुसार तैयार की गई थीं अतः महापत्तन न्यास अधिनियम के अधीन केव्र सरकार से पुनः अनुमोदन लेना आवश्यक नहीं था ।

(ख) ये कामगार पत्तन की कामगार अनुसूची मे दर्ज नहीं थे अतः इन कर्मचारियों के लिए विनियम बनाने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) विधि मंत्रालय ने राय दी कि स्कीम महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 28 के अधीन विनियम नहीं थी अतः इसके लिए सरकार की मंजूरी प्राप्त करने की आवश्यकता नहीं है।

(घ) परंतु यह सहमति हुई थी कि इस रकीम के अधीन एनएमपीटी द्वारा प्रभारित लेवी के लिए सरकारी मंजूरी प्राप्त करना आवश्यक है और इसे महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 और 52 के उपबंधों के अधीन राजपत्र में स्कीम के लागू होने की तारीख अर्थात् 1990 से अधिसूचित किया जाना चाहिए।

(ड) महालेखाकार (कर्नाटक) ने यह सहमति दी थी कि आरसीएचडब्ल्यू लेखों का वर्ष 1996-97 से पत्तन न्यास के लेखों में विलय कर दिया जाएगा।

(v) प्रस्तावित संशोधन का मुख्य कारण घेतन संशोधन के परिणामस्वरूप मूल घेतन में हुई वृद्धि है और इसीलिए मूल घेतन पर घस्तूल की जा रही लेवी में भारी वृद्धि हुई है जिससे व्यापार पर अव्यवहार्य प्रभारों का बोझ बढ़ गया है।

(vi) प्रस्ताव में उल्लिखित तारीख से प्रस्तावित संशोधन को तब तक के लिए अनुमोदित किया जा सकता है जब तक आरसीएचडब्ल्यू लागत को अन्य प्रभारों के साथ मिलाने की कोई वैकल्पिक विधि विकसित नहीं कर ली जाती।

(vii) एनएमपीटी ने यह भी स्पष्ट किया कि उनके यहाँ कोई छद्म (गोरस्ट) कामगार नहीं है जैसा कि संयुक्त सुनवाई के समय कुछ प्रयोक्ताओं ने आरोप लगाया था।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों के आधार पर निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(i) एनएमपीटी ने जैसा कि कहा है कि पत्तन में अपने परिसरों में कार्गो के प्रहस्तन के प्रयोजन से पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगारों (आरसीएचडब्ल्यू) से भिन्न अन्य कोई श्रमिक शक्ति नहीं है। आरसीएचडब्ल्यू का प्रबंध पहले स्टीवडोरों द्वारा किया जाता था बाद में 1990 में पत्तन ने इसका अधिग्रहण कर लिया था। आरसीएचडब्ल्यू की सेवा शर्ते और उन्हें दिए जाने वाले लाभ पत्तन न्यास कर्मचारियों की सेवाशर्तों और लाभों के समान हैं परंतु आरसीएचडब्ल्यू को पत्तन न्यास की कर्मचारी सूची में शामिल नहीं किया गया; और इसीलिए उन्हें गैर-अनुसूचित कर्मचारी माना जाता है। उल्लेखनीय है कि आरसीएचडब्ल्यू विंग के लेखे पत्तन न्यास के सामान्य लेखों का ही अंग हैं।

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्यौरो से स्पष्ट होता है कि लेवी को सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया था और पूर्व में महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के उपबंधों के अधीन अधिसूचित किया गया था। महापत्तन न्यास अधिनियम में 1997 में संशोधन होने से महापत्तन न्यास द्वारा दी जाने वाली सेवाओं की दरों और शर्तों को अनुमोदित करने की शक्ति इस प्राधिकरण को अतरित हो गई है। हालांकि प्रश्नाधीन कर्मचारी गैर-अनुसूचीबद्ध कर्मचारी हैं परंतु उनकी सेवाओं को एनएमपीटी द्वारा दी गई सेवाएं कहा जा सकता है। अतः एनएमपीटी में आरसीएचडब्ल्यू विंग द्वारा दी गई सेवाओं के प्रशुल्कों को विनियमित करने के संबंध में इस प्राधिकरण की अधिकारिता के बारे में कोई शंका नहीं हो सकती।

(ii) एनएमपीटी पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन से परंपरागत गोदी श्रमिक बोर्ड लेवी सिरटम का अनुसरण करता है। चूंकि कामगारों की वास्तविक मजदूरी और उपरिव्ययों की वसूली मजदूरी के प्रतिशत के रूप में की जा रही है, अतः जब मूल मजदूरी में संशोधन करके वृद्धि की जाती है तो लेवी के प्रतिशत की समीक्षा करना अनिवार्य हो जाता है। इस मामले अंगोदी कामगारों की संशोधित मजदूरी 1 जनवरी, 1998 से

पूर्व प्रभाव से लागू की गई है; अतः यदि एनएमपीटी ने संशोधित मजदूरी ढांचे के आधार पर बिल बनाना शुरू किया तो लेवी की दरों को तदनुसार समायोजित करना आवश्यक हो जाएगा। एनएमपीटी ने संशोधित मजदूरी ढांचे के आधार पर बिल बनाने का प्रस्ताव 1 जनवरी, 1998 से न करके 1 नवंबर, 2000 से किया है। तदनुसार एनएमपीटी ने संशोधित मजदूरी + उस पर (संशोधित) लेवी को पूर्व संशोधित मजदूरी + उस पर लेवी के स्तर पर रखने के लिए लेवी की दरों को कम करने का प्रस्ताव किया है। न्यू मंगलूर पत्तन स्टीवडोर संघ ने यह कहकर प्रस्ताव की सहमति दी है कि यह प्रस्ताव उनसे परामर्श करके तैयार किया गया था।

(iii) लेवी वसूल करने का कथित प्रयोजन हालांकि आरसीएचडब्ल्यू कामगार स्कीम को वित्तीय दृष्टि से व्यवहार्य बनाना है तथापि पत्तन द्वारा प्रस्तुत वित्तीय स्थिति में यह नहीं दर्शाया गया है कि इस उद्देश्य की प्राप्ति हो गई है। आरसीएचडब्ल्यू विंग के राजस्व लेखे में वर्ष 1999 - 2000 के लिए लगभग 574 लाख रु0,2000 -2001 के लिए 747 लाख रु0 और 2001-2002 के लिए 870 लाख रु0 का घाटा(काल्पनिक घाटभाड़ा सब्सिडी पर विचार किए बिना) दर्शाया गया है। हालांकि लेवी की दर को वित्तीय स्थिति के अनुसार संशोधित किया जाना है परंतु पत्तन ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि उसके द्वारा प्रस्तावित लेवी की दर में गोदी कामगारों को दी जाने वाली सुविधाओं पर खर्च होने वाली वास्तविक लागत को ध्यान में नहीं रखा गया है। एनएमपीटी का प्रस्ताव है कि आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि को सामान्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से प्रति सब्सिडी दी जाए।

जैसा कि एनएमपीटी ने स्वीकार किया है और विभिन्न प्रयोक्ता संघों ने ध्यान दिलाया है कि आरसीएचडब्ल्यू विंग में अतिरिक्त श्रमिक हैं। श्रमिकों की औसत तैनाती लगभग 3 दिन प्रतिमाह के निराशाजनक स्तर पर की जाती है। उल्लेखनीय है कि एनएमपीटी ने अपनी दरों के मान में सामान्य संशोधन का एक प्रस्ताव पृथक से भेजा है जो इस प्राधिकरण के विचाराधीन है। उस मामले में एनएमपीटी ने आरसीएचडब्ल्यू विंग के राजस्व एवं व्यय को कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण गतिविधि से संबंधित (केआईओसीएल तथा एमआरपीएल कार्गो को छोड़कर) लागत विवरण में शामिल किया है। इसका अर्थ है कि आरसीएचडब्ल्यू विंग के घाटे को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से (अर्थात घाटभाड़ा आय से) सब्सिडी देने की मांग की गई है।

(iv) अतिरिक्त श्रमिकों और लागत के आबंटन से संबंधित मुद्दों की इस प्राधिकरण द्वारा वीपीटी के मैगनीज अयस्क के प्रहस्तन से संबंधित मामले में अधिक सुस्पष्ट ढंग से जॉच की गई। उस मामले में इस प्राधिकरण ने अतिरिक्त श्रमिकों की लागत को समूचे कार्गो यातायात पर फैलाना उचित समझा। आरसीएचडब्ल्यू विंग की राजस्व स्थिति को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित लागत विवरण में शामिल करके एनएमपीटी ने अतिरिक्त श्रमिकों को सभी कार्गो पर (समर्पित कार्गो को छोड़कर जिसके प्रभार पृथक करार के आधार पर निर्धारित किए गए हैं) लगाने का प्रयास किया है। अतः एनएमपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण स्थीकार्य है और उसके लेवी के संशोधन के प्रस्ताव पर विचार इस दृष्टि से किया गया है कि प्रयोक्ताओं पर पड़ने वाली लागत को आरसीएचडब्ल्यू विंग के कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन से पहले और बाद में समान स्तर पर रखा जा सके।

(v) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी श्रम लेवी की परंपरागत विधि का अनुसरण करता है। हाल में इस प्राधिकरण ने मारमुगाओं पत्तन न्यास (एमओपीटी) के उत्पादकता के विभिन्न स्तरों पर प्रति टन पण्यवार दर पर अपने कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए प्रभार निर्धारित करने के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। एमओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने प्रतिटन आधारित प्रणाली में निम्नलिखित विशेषताएं देखीं :-

(क) प्रति टन दर से लागत की वसूली में पारदर्शिता आती है और लेखांकन आसान होता है। जहाँ तक पोतवणिकों का संबंध है, उनके लिए अपने कार्गो के यातायात की लागत का आकलन करना आसान हो जाता है।

(ख) प्रतिटन दर के साथ उत्पादकता की संबद्धता स्टीवडोरों के लिए समग्र प्रचालन लागत को कम करके उत्पादकता में बेहतर सुधार लाने के लिए प्रोत्साहन का काम करती है।

(ग) यूनिट दर प्रणाली विभिन्न लाइनो/परिषितियों के बिल बनाते समय समान श्रमिक दल की लागत का बहुविध लेखांकन करने की संभावना को सीमित कर देती है। इसके अतिरिक्त लाइनें या उनके एजेंट अपने द्वारा नियुक्त एजेंटों को लादे गए/उतारे गए कार्गो के टनभार के हिसाब से यूनिट दर के आधार पर भुगतान करते हैं।

(घ) जिन महापत्तनों में गोदी श्रम बोर्ड, स्कीम कभी भी लागू नहीं की गई, वहाँ जहाज पर्यात प्रभारों की वसूली यूनिट आधार पर की जाती है। पत्तन न्यासों के मामले में तट श्रमिकों की (जो जहाज पर्यात श्रमिकों के पूरक हैं) पूर्ति के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभार घाटाभाड़े में शामिल होते हैं या प्रहस्तन प्रभारों के रूप में पृथक से वसूल किए जाते हैं। दोनों ही मालों में प्रभारों की वसूली यूनिट दर के आधार पर की जाती है, न कि लेवी सिस्टम के आधार पर। राष्ट्रीय पत्तन प्रबंध संस्थान ने हाल में एमओपीटी से संबंधित अध्ययन किया और उसने भी श्रमिक लेवी सिस्टम को बदलकर पण्यवार उत्पादकता संबद्ध प्रतिटन दर करने का सुझाव दिया है।

(vi) यह प्राधिकरण पहले ही सभी संबंधित मुद्दों और कार्गो प्रहस्तन कामगारों के लिए प्रशुल्कों से संबंधित सभी समस्याओं का विश्लेषण करने के लिए कार्यदल गठित करने का निर्णय कर चुका है। परंतु एनएमपीटी के प्रस्ताव को कार्यदल द्वारा मुद्दों का आगे और अध्ययन करने के लिए रोके रखने की आवश्यकता नहीं है। परंपरागत लेवी सिस्टम की तुलना में यूनिट दर के बेहतर होने के कारण और इस तथ्य को स्वीकार करके कि प्रति सब्सिडी का तत्व एनएमपीटी में आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि की घाटभाड़ा आय से निरंतर जारी रहेगा, एनएमपीटी के श्रमिक लेवी में कमी करने के प्रस्ताव को इस शर्त के साथ अनुमोदित किया जाता है कि इसे पण्यवार उत्पादकता संबद्ध प्रतिटन दर ढांचे में बदल दिया जाएगा। एनएमपीटी को इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करने के लिए छह माह का समय दिया जाता है।

(vii) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि एनएमपीटी ने 1 नवंबर, 2000 से संशोधित मजदूरी ढांचे के आधार पर मजदूरी लागत वसूल करने का प्रस्ताव किया है अतः अनुमोदित की गई लेवी में कमी को पूर्व प्रभाव से लागू करना आवश्यक है। तदनुसार यह प्राधिकरण 1 नवंबर, 2000 से 31 जनवरी, 2002 तक की अवधि को लेवी की संशोधित दर की वैधता अवधि निर्धारित करता है। एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह इस अवधि में कार्गो प्रहस्तन कामगारों की तैनाती के लिए पण्यवार प्रतिटन दर करने का संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

(viii) केसीसीआई ने छद्म (गोस्ट) बदली कामगारों और कथित छद्म(गोस्ट)/गतिशील पूँजी से संबंधित मुद्दा उठाया है। इस मुद्दे का प्रशुल्क निर्धारण मुद्दे से स्पष्टतया कोई संबंध नहीं है क्योंकि पत्तन न्यास ने लेवी की प्रस्तावित दर प्राप्त करने के लिए ऐसी किसी भुगतान को शामिल नहीं किया है। तथापि केसीसीआई द्वारा उठाया गया मुद्दा इस व्यापार की समग्र पत्तन लागत की दृष्टि से वैध है बशर्ते उसके द्वारा लगाए गए आरोप सही हों। पत्तन में कामगारों के प्रवेश को नियन्त्रित करने के लिए फोटो पहचान पत्र शुरू करने के संबंध में दिए गए केसीसीआई के सुझाव पर पत्तन द्वारा गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

(ix) कुछ प्रयोक्ताओं मुख्यतया केसीसीआई ने श्रम प्रबंध मान और उत्पादकता के आंकड़ों से संबंधित मुद्दे को उठाया है। श्रम प्रबंध मान का मुद्दा पहले ही राष्ट्रीय स्तर पर अधिनिर्णय लिए जाने हेतु भेजा जा चुका है। अतः इस स्थिति में हमें छान-बीन करने की कोई आवश्यकता नहीं है, हालांकि यह मुद्दा प्रशुल्क स्तर का निर्धारण करने के लिए महत्वपूर्ण है।

एनएमपीटी के वास्तविक ऑकड़ों के आधार पर प्रोत्साहन मजदूरी की वसूली करने तथा आरसीएचडब्ल्यू लेवी के परिषेक्ष्य में, उत्पादकता से संबद्ध भुगतान का मामला संगत है । एनएमपीटी का यह मत कि आंकड़ों में बदलाव का कोई महत्व नहीं है, सही नहीं है । यह स्वीकार करना ही होगा कि प्रशुल्क वास्तविक मजदूरी प्रोत्साहन भुगतान + लेवी है, न कि अकेले लेवी जैसा कि एनएमपीटी द्वारा माना जाता है । आंकड़ों का युक्तिसंगत और समय पर संशोधन करने से निश्चित रूप से प्रोत्साहन भुगतान पर प्रभाव पड़ेगा और परिणामस्वरूप प्रयोक्ताओं की दृष्टि में आरसीएच कामगारों की तैनाती करने के समग्र लागत में भी कमी आएगी ।

यह बहुत ही कमज़ोर तर्क है कि ऑकड़ों में संशोधन करने से औद्योगिक अशांति पैदा हो जाएगी । पत्तन प्रशासन को इस मुद्दे से बचने के बजाय उसका आमने रामने बैठकर समाधान ढूढ़ना होगा । हमारी जानकारी में पत्तन और गोदी कामगारों के मजदूरी संशोधन करारे में विशेष रूप से ऑकड़ों में संशोधन और उत्पादकता रक्तरों में सुधार पर जोर दिया गया है ।

इस प्रस्ताव पर चूंकि वित्तीय स्थिति पर ही टिके बिना अतरिम व्यवस्था के रूप में विचार किया जाना है अतः उत्पादकता राबद्ध भुगतान के मुद्दे की व्यापक समीक्षा उस समय की जाएगी जब अगले छह माह की अवधि में 'प्रतिटन' की दर लागू की जाएगी । एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह प्रस्ताव तैयार करते समय वास्तविक उत्पादकता रक्तरों और उनके संबंध में दर प्रतिनिधित्व के भुगतान के सबध में विचार करे ।

(x) श्रमिक राख्ती और अधिकता के बारे में प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए अन्य मुद्दों को गुलजाना पत्तन न्यासों की क्षमताओं की सीमित उद्यमशीलता की दृष्टि से उनकी क्षमता से बाहर है । इसके लिए राष्ट्रीय स्तर पर श्रमिक सुधार करना आवश्यक है और एरा होने तक कम से कम हमारे विकास के इस चरण में सीमित सीमा तक विनियामक का ठोस वास्तविकताओं के साथ ध्यान रखना होगा ।

7. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार - विमर्श के आधार पर प्राधिकरण निम्नलिखित निषेध करता है :-

- (i) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित और उपर्युक्त पैरा 22 (iv) में दर्शाई गई लेवी की संशोधित दरे अनुमोदित की जाती हैं ।
- (ii) लेवी की ये संशोधित दरे 1 नवंबर, 2000 से पूर्व प्रभाव से लागू होगी ।
- (iii) लेवी की संशोधित दरों की वैद्यता 31 जनवरी, 2000 तक निर्धारित की जाती है ।
- (iv) एनएमपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वह आरसीएचडब्ल्यू विग के कामगारों की तैनाती के लिए पण्डित उत्पादकता संबद्ध प्रति ८० दर का प्रस्ताव छह माह के भीतर तैयार करे ।

एस. मत्यम, अध्यक्ष

[मं. विज्ञापन/143/2001/असाधारण]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 29th August, 2001

**No. TAMP/19/2001-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Ports Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the New Mangalore Port Trust for revision of rates of levy (with retrospective effect from 1st November, 2000) applicable to the services of its Registered Cargo Handling Workers (RCHW) Wing as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No.TAMP/19/2001-NMPT**

**The New Mangalore Port Trust**

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 9th day of August 2001)

This case relates to a proposal from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of rates of levy (with retrospective effect from 1 November 2000) applicable to the services of its Registered Cargo Handling Workers Wing (RCHW).

2.1. In its proposal the NMPT has made the following points:-

- (i). The NMPT had taken over management of the dock workers in 1990 as per the settlement arrived at under Section 12(3) of the Industrial Disputes Act and had drawn up a scheme titled 'New Mangalore Port Cargo Handling Workers (Regulation of Employment Scheme), 1990' under which the RCHW Wing was functioning as a separate entity, as the scheme was intended to be self-viable.
- (ii). Subsequently, the Government directed the NMPT to merge the accounts of the RCHW Wing with the Port Trust's accounts; and accordingly, separate levy rates were made applicable in 1996, (with retrospective effect from 15 March 1990), as sanctioned by the Government.
- (iii). With the implementation of the revised wages for dock workers from 1 January 1998, the arrears of levy and wages as also the levy on revised wages became payable by the port users. The users, however, resisted to pay the levy on the following grounds:
  - (a). The amount payable towards the revised back wages was not provided for in their contracts already concluded.
  - (b). The gamut of the general cargo traffic at the NMPT has become dismal.
  - (c). The port is not expected to make profits out of the levy revision.

2.2. The NMPT has reportedly discussed the matter further with the port users and has proposed to lower the existing level of quantum of levy as detailed below:

- (i). The downward revision in the rates of levy is proposed to offset the extra burden on account of increased basic wages due to pay revision; and, hence, will not materially affect the financial position.
- (ii). The actual cost incurred on the facilities provided to the Dock Workers was not reckoned with in the workings of the revised rates of levy.
- (iii). The services of cargo handling workers are being cross-subsidised from the wharfage income of general cargo handled.

(iv). The revised rates of the levy as proposed by the NMPT for approval vis-à-vis the existing rates are as follows:

Sl. No.	Particulars	Percentage of levy on the basic wages of the worker concerned	
		Existing	Proposed
(i).	All export containerised cargo only.	250%	200%
(ii).	All gangs consisting of 8 or more Hatch workers and its corresponding shore gangs for discharge / loading of cargo.	375%	200%
(iii).	All other gangs consisting of less than 8 Hatch workers and its corresponding shore gangs.	450%	250%
(iv).	All other cargo handling operation in the Port like unloading from transit shed, stack yard, open stack yard, etc.	450%	250%

Note: The levy at the rates indicated above is in addition to the actual wages earned by the worker including incentive wages calculated as per the respective clauses of prevailing Settlement / Scheme and payable to the NMPT by the Licensed Stevedores.

2.3. The revised rates of the levy were approved by the Board of Trustees of the NMPT in its meeting held on 21 November 2000. The Board had also decided to allow remission in labour levy to the extent of maintaining the gang cost at the present level (i.e. on pre-revised wage structure) till the proposed reduction in levy was notified.

2.4. In this backdrop, the NMPT has requested to approve the levy as proposed under paragraph 2.2(iv) above with retrospective effect from 1 November 2000.

3.1. A copy of the proposal was circulated to various representative bodies of port users for their comments. The comments received are summarised below:

**Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS)**

- (i). They have no objection to the proposal of the NMPT, as the proposal was drawn up in consultation with them.
- (ii). They have desired to put forward their views in the joint hearing on certain related issues like reduction in manning scale, increase in datum to actual output, and implementation of a Compulsory Retirement Scheme to overcome the issue of surplus labour at the port.

**New Mangalore Port Clearing and Forwarding Agents' Association (NMPCFAA)**

They have endorsed the views of the ANMPS.

**Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

- (i). The concept of levy shall not exist at all; instead the Port must work towards attracting more traffic and innovate self-supportive schemes in this respect.
- (ii). Since, the general cargo handled at the NMPT is quantitatively dismal, the Port must control the expenditure on account of the RCHW Wing and bring it down to an economically viable level.
- (iii). Generation of unproductive employment must be avoided and ways should be paved for corporatisation.

- (iv). Details of expenditure incurred on the RCHW Wing have not been given; and, only the deficit is projected in support of the proposed levy.
- (v). The cost / financial details in the format prescribed by the TAMP should be submitted to enable all concerned to become aware of the cross-subsidisation of the services of the dock workers from the wharfage income realised from general cargo.
- (vi). Efforts must be made to reduce manpower and improve productivity. The overaged and physically unfit workers of the RCHW Wing need to be eliminated by implementing a VRS or a compulsory retirement scheme, if need be.
- (vii). Datum levels fixed in 1980 should be revised consequent upon increases in the productivity due to mechanised operations. Realistic productivity linked scales should be worked out by the Ports by educating the Union and the workers of the RCHW Wing about providing competitive service to attract the traffic at the NMPT. They should be made aware of the changing situations and the need to rationalise the pay structure.
- (viii). Instead of the wasteful expenditure and unwanted new projects like construction of new administrative building, the money can be used for attracting the traffic by way of incentives and subsidising new ventures in trade.
- (ix). In the present market scenario, the trade and industry cannot bear any increase in the levy of RCHW Wing.

3.2. Copies of the comments received from the port-user- organisations were forwarded to the NMPT as feedback information. The NMPT has not offered any comments on the views expressed by the port users.

4.1. A joint hearing in this case was held on 7 April 2001 at the NMPT. This case was taken up at the joint hearing alongwith the general revision proposal of the NMPT. At the joint hearing the following submissions were made:

**New Mangalore Port Trust (NMPT)**

- (i). We do not also want cross-subsidisation. But, elimination of cross-subsidies can only be gradual.
- (ii). RCHW Wing is a fait accompli. Our manoeuvrability is limited. But, we have proposed reduction of levies.
- (iii). Regular workers get 2.75 days work per month. But, all workers have nevertheless to be paid.
- (iv). Productivity has increased. Users need not, therefore, complain.
- (v). Ghost / badli workers may be there. But, we do not know.
- (vi). It is not possible to discontinue levy. Otherwise, wharfage may have to go up by another 30%
- (vii). RCHW is our total labour. There is no other operating expenditure on account of wages.
- (viii). How does change of the 'datum' matter for the tariff? The cost will still be the same.

- (ix). Revision of 'datum' will cause a total stoppage of work. Government has already appointed an adjudicator to review the manning scales. We have to await his report.
- (x). Construction of a new office building is approved by the Government in the Plan Scheme. There is no arbitrariness about it. In any case, the project has not yet been awarded. Its cost, therefore, is not included in our computation.

**Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

- (i). 'What the traffic can bear' must be replaced by 'efficient pricing system' as propagated by the TAMP.
- (ii). The recommendations made in the DRDO Report have not been considered at all, particularly the recommendation to reduce 'surplus' labour. The DRDO itself refers to 'Ghost workers'.
- (iii). We agree that the productivity has gone up by 10 times. But, the 'datum' has remained the same. This is at the root of all problems.

**Association of New Mangalore Port Stevedores**

- (i). Manning levels are very high. These were fixed 20 years ago and need to be revised.
- (ii). Datum is also very old and very low. Datum needs to be raised especially for mechanically handled cargoes.
- (iii). Port's labour gang cost is very high. Private labour is five times cheaper.

4.2. At the joint hearing, further written submissions were made by the KCCI and the Association of New Mangalore Port Stevedores which are summarised below:

**Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI)**

- (i). With liberalisation of the economy and reforms in economic policy, the term 'levy' should not exist.
- (ii). Levy leads to cross-subsidisation which is against the basic principles of the TAMP.
- (iii). Fixation of levy is dependent upon (i) minimum guaranteed wages to all the workers on roster; and, (ii) the quantity of general and bulk cargo handled at the Port. The total earnings from the RCHW Wing will dwindle with fall in the traffic of general and bulk cargo. Consequently, levy is increased to bridge this deficit. This vicious cycle, has to be broken.
- (iv). The Defence Research and Development Organisation (DRDO) in 1995 had recommended 39% reduction in the cargo handling workers when the berth occupancy of berth Nos. 1 to 7 was 61%. Presently, the berth occupancy of these berths is less than 30%. The surplus labour, therefore, must be reduced.

The workers on the NMPT pay roll are substituted by 'Badli' workers who are instigators of 'ghost'/'speed' money and shall, therefore, be removed from the rosters. There shall be strict monitoring of the system of entry of these workers into the Port, which can be regulated on the basis of photo-identity passes.

- (v). Steps shall be taken to instil discipline in the cargo handling workers to curb the menance of 'speed' money. A reduced, disciplined and dedicated cargo

handling work force will increase productivity and, consequently, attract more cargo to the Port.

- (vi). Presently all the decisions relating to discipline, datum, incentives, VRS, levy, etc., are taken by the Port without consulting the Stevedores. Since, the Stevedores handle the workers, they must be involved actively in the administration of cargo handling workers.
- (vii). They have reiterated the points made by them earlier and stressed that the datum must be revised.

#### **Association of New Mangalore Port Stevedores**

- (i). In addition to reiterating the points made by them at the joint hearing, they emphasised the need for proper medical inspection and implementation of the Compulsory Retirement Scheme to eliminate overaged, sick and absentee workers.

5.1. At the joint hearing, the NMPT was requested to submit a detailed note on the legal status and the administrative & accounting arrangements of the RCHW Wing; and, a short note on the problem of ghost workers. The NMPT has furnished in this connection the following details:

- (i). The levy is being charged to cover short-deployment, administrative overhead and other benefits to the workers.
- (ii). This levy existed even before the RCHW Wing was taken over from private management of stevedores. All the conditions applicable earlier were continued to make the Scheme financially self-supportive.
- (iii). The levy is recognised by the Government of India; and, also by the Accountant General of Karnataka.
- (iv). The status of RCHW Wing; and, the necessity of notification of the same were discussed in a meeting held in Bangalore on 25 July 1995 wherein the representatives of the MOST, A.G. (Karnataka) and the NMPT were present. The main points discussed and decided in this meeting were as follows:
  - (a). The service conditions of the RCHW wing were formulated under Section 12(3) of Industrial Disputes Act 1947; and, therefore, further approval by the Central Government under the MPT Act was not necessary.
  - (b). Since these workers were not listed in the Schedule of Employees of the Port, the question of these employees requiring regulations did not arise.
  - (c). The Ministry of Law had opined that the Scheme was not a regulation under Section 28 of the MPT Act and thus, it would not require sanction of the Government.
  - (d). It was, however, agreed that the levy charged by the NMPT under this scheme required the Government sanction and should be notified in the Gazette under the provisions of Sections 48 and 52 of the MPT Act from the date of commencement of the Scheme i.e.1990.
  - (e). AG (Karnataka) agreed that the RCHW Accounts would be merged with Port Trust accounts from the year 1996-97.

- (v). The proposed revision is mainly on account of increase in basic pay due to pay revision; and hence, the levy being charged on the basic pay has gone up enormously making the charges unviable for the trade.
- (vi). The proposed revision from the date mentioned in the proposal may be approved until an alternative method is developed to amalgamate the cost of RCHW wing with other charges.
- (vii). Further, the NMPT clarified that there are no ghost workers as alleged by some of the users at the joint hearing.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). As has been brought out by the NMPT, the Port does not maintain any labour force other than the Registered Cargo Handling Workers (RCHW) for the purpose of handling of cargo at its premises. The RCHW was earlier managed by the stevedores, which was taken over by the Port in 1990. The service conditions and benefits extended to the RCHW are the same as those for the Port Trust employees. In fact, the RCHW is administered and managed by the NMPT. But, the RCHW has not been included in the schedule of employees of the Port Trust; and, hence, they are to be treated as non-scheduled employees. It is noteworthy that the accounts of the RCHW Wing form part of the Port Trust's general accounts.

The details furnished by the NMPT reveal that the levy was approved by the Government and notified in the past under the provisions of Section 48 of the MPT Act. With the amendment of the MPT Act in 1997, the power to approve rates and conditionalities for services rendered by the Major Port Trusts now stands transferred to this Authority. Eventhough the employees in question are non-scheduled employees, the services can be said to be provided by the NMPT. That being so, there cannot be any doubt about the jurisdiction of this Authority to regulate the tariffs relating to the services rendered by the RCHW Wing at the NMPT.

- (ii). The NMPT follows the conventional dock labour board levy system for the purpose of realisation of charges for deployment of RCH workers. Since the actual wages of the workers alongwith recovery of overheads as a percentage of the wages is being charged, it becomes imperative to review the percentage of levy when the basic wages are revised upwards. In the instant case, the revised wages of dock workers have been implemented retrospectively with effect from 1 January 1998; hence, the rate of levy needs to have been adjusted accordingly, if the NMPT started billing on the basis of the revised wage structure. Billing on the basis of the revised structure has not been proposed by the NMPT with effect from 1 January 1998 but from 1 November 2000. Accordingly, the NMPT has proposed to reduce the rates of levy to keep the revised wages plus (revised) levy thereon at the level of pre-revised wages plus levy thereon. The Association of New Mangalore Port Stevedores has communicated its acceptance of the proposal saying that it was drawn up in consultation with them.
- (iii). Eventhough the stated purpose of collecting a levy is to make the RCHW Scheme financially viable, the financial position submitted by the Port does not indicate that this objective is achieved. The revenue account of the RCHW Wing shows a deficit of about Rs.574 lakhs, Rs.747 lakhs and Rs.870 lakhs for the years 1999-2000, 2000-2001 and 2001-2002 respectively (without considering the notional wharfage subsidy). Eventhough the rate of levy is to be revised with reference to the financial position, the Port has categorically

mentioned that the rate of levy proposed by it does not take care of the actual cost incurred on the facilities provided to the Dock Workers. The NMPT proposes to allow cross-subsidisation from the general cargo handling activity to the RCHW activity.

As admitted by the NMPT and pointed out by the various user Associations, there is surplus labour in the RCHW Wing. The average deployment of labour is at a disconcerting level of around 3 days per month. It is noteworthy that the NMPT has sent a separate proposal for general revision of its Scale of Rates, which is under consideration of this Authority. In that case, the NMPT has included the revenue and expenditure of the RCHW Wing in the cost statement relating to the activity of Cargo Handling and Storage (excluding KIOCL and MRPL cargo). This means, the deficit in the RCHW Wing working is sought to be subsidised by the cargo handling activity (i.e., by the wharfage income).

- (iv). The issues of surplus labour and allocation of cost thereon were examined more pointedly by this Authority in a case relating to handling of manganese ore at the VPT. In that case, this Authority found it appropriate to spread the cost of surplus labour over the entire cargo traffic. By including the revenue position of the RCHW Wing in the cost statement relating to the cargo handling activity, the NMPT has attempted to spread over the labour redundancy to all cargo (except the dedicated cargo, charges for which are fixed based on separate Agreements). The approach adopted by the NMPT is, therefore, acceptable and its proposal for revision of levy is considered from the point of maintaining the cost to users at the same level both before and after the wage revision of the RCHW Wing employees.
- (v). As has been mentioned earlier, the NMPT follows the conventional method of labour levy. Recently, this Authority approved a proposal of the Mormugao Port Trust (MOPT) to fix charges for deployment of its cargo handling workers on a per-tonne commodity-wise rate at various levels of productivity. While approving the proposal of the MOPT, this Authority found the following merits in the per-tonne rate based system:
  - (a). A 'per-tonne' rate brings in transparency in recovery of cost and makes accounting easier. As far as shippers are concerned, it becomes easier for them to assess cost of moving their cargo.
  - (b). The productivity linkage to the per-tonne rate will act as an incentive to the Stevedores to achieve better productivity to reduce the overall cost of operation.
  - (c). A unit rate system forecloses the scope for possible multiple accounting of the cost of the same labour gang while billing against different Lines / Consignees. Significantly, the Lines or their Agents pay the stevedores engaged by them on a unit rate basis depending on the tonnage of cargo loaded / unloaded.
  - (d). In the major ports, where the Dock Labour Board scheme was never introduced, the recovery of stevedoring / on-board charges are unit based. In case of Port Trusts, the charges levied for supply of shore-labour (who complement on-board labour) are included in wharfage or levied separately as handling charges. In either case, the charges realised are based on a unit-rate and not on a levy system. The National Institute of Port Management which recently carried out a study relating to the MOPT has also suggested conversion of the system of labour levy into commodity-wise per-tonne rates with productivity linkages.

- (vi). This Authority has already decided to constitute a Working Group to analyse all relevant issues and implications relating to the tariffs for cargo handling workers. The NMPT proposal need not, however, be held up for a further study of the issues by the Working Group. In view of the obvious superiority of a unit rate over the conventional levy system and recognising the fact that the element of cross-subsidisation will continue from the wharfage income to the RCHW activity at the NMPT, the NMPT proposal for reduction of labour levy is approved with a stipulation that it must switch over to commodity-wise per-tonne rate structure with productivity linkage. The NMPT is allowed six months to formulate an appropriate proposal in this regard.
- (vii). As has already been mentioned, the NMPT proposes to realise the wage cost based on the revised wage structure from 1 November 2000. That being so, the reduced levy approved now needs to be implemented with retrospective effect. Accordingly, this Authority prescribes a validity period for the revised rate of levy from 1 November 2000 to 31 January 2002. Within this period, the NMPT is advised to come up with its revised proposal to switch over to commodity-wise per-tonne rates for deployment of cargo handling workers.
- (viii). The KCCI has raised an issue about ghost / badli workers and alleged ghost / speed money payment. This issue apparently is extraneous to the tariff fixation matter since the Port Trust has not included any such payment in deriving the proposed rate of levy. Nevertheless, the issue raised by the KCCI is valid considering the overall port cost to the trade, if the allegations made by it are true. In any case, this is a labour management issue which is for the Port Trust to consider. The suggestion made by the KCCI about introduction of photo-identity passes to regulate entry of workers into the port is worthy of serious consideration by the Port.
- (ix). Some of the users, mainly the KCCI, have brought up the issues relating to manning scale and datum for productivity. The issue of manning scale has already been referred to adjudication at the national level. We have, therefore, not gone into the details at this stage, even though this issue is critical to determination of the level of tariff.

In the context of the NMPT recovering incentive wages at actuals alongwith the RCHW levy, the issue of datum for such productivity-linked payment is relevant. The NMPT's view that change of datum may not matter much in tariff fixation is not correct. It is to be recognised that tariff in this case is actual wages plus incentive payment plus levy and not levy alone, as assumed by the NMPT. A rational and timely revision of the datum will definitely impact on the incentive payment and, consequently, lower the overall cost of deploying RCHW, from the users point of view.

It is a very feeble argument that revision of datum will cause industrial unrest. The Port Administration has to stand up and address this issue frontally instead of shying away from it. It is our understanding that wage revision agreements for Port and Dock Workers specifically emphasise revision of the datum and improvements in productivity levels.

Since the instant proposal is to be considered as an interim arrangement without dwelling on the financials, the issue of productivity-linked payment will be taken up for detailed scrutiny when a 'per-tonne' rate is to be introduced in another six months' time. While formulating its proposal, the NMPT is advised to take into consideration realistic productivity levels and piece-rate payments in relation to them.

- (x). The other issues raised by the users about labour rigidity and redundancy are obviously beyond the competence of individual port trusts to resolve in view of the limited manoeuvrability available to them. This calls for labour reforms at

the national level; and, till this happens, a Regulator may have to reckon with the ground realities, at least to a limited extent during this phase of our development.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides as follows:

- (i). The revised rates of levy as proposed by the NMPT and indicated in paragraph 2.2 (iv) above are approved.
- (ii). These revised rates of levy will be effective retrospectively from 1 November 2000.
- (iii). The validity of the revised rates of levy is fixed upto 31 January 2002
- (iv). The NMPT is advised to formulate within six months its proposals for a commodity-wise per-tonne rate with productivity linkage for deployment of RCHW Wing workers.

S. SATHYAM, Chairman

[No. ADVT./143/2001/Extra.]

